VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 45)
z dnia 11 lipca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 45)

11 lipca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszy Drogowym (druk nr 250);

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 534).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Magdalena Mariańska-Hołymczuk** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Piotr Sieradzki** i **Bolesław Żemojtin** – główni specjaliści w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz **Tomasz Małyszko** główny specjalista w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk**, **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam wszystkich bardzo serdecznie. Czy ze strony pań i panów posłów są pytania dotyczące porządku dziennego posiedzenia? Nikt nie ma wątpliwości, porządek dzienny został przyjęty.

Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pana ministra Macieja Jankowskiego wraz z osobami towarzyszącymi, witam wszystkich naszych gości oraz panie i panów posłów oczywiście.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszy Drogowym (druk nr 250). Pan przewodniczący Żmijan, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, w trakcie pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym powołana została podkomisja nadzwyczajna do pracy nad tym projektem i przygotowania sprawozdania. Podkomisja konstytuując się powierzyła mi kierowanie tymi pracami i na posiedzeniach w dniach 9 maja i 13 czerwca 2012 r. przygotowała sprawozdanie. Ono się sprowadza do konkluzji, że podkomisja wnosi o odrzucenie projektu ustawy zawartego w druku 250. W kilka zdaniach przypomnę – bo troszeczkę czasu upłynęło, chociaż nie tak dużo – czego dotyczy ustawa.

Otóż, są dwie regulacje podstawowe, jeżeli chodzi o projekt ustawy. Mianowicie, art. 1 dotyczy zmiany w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, polegającej na tym, żeby z rozporządzenia Rady Ministrów, w którym określa się, które autostrady będą budowane i eksploatowane w formule autostrad płatnych,

przenieść te przepisy do ustawy, czyli ustawa regulowałaby te kwestie. I druga regulacja prawna – otóż, ten projekt przewiduje odcinki tychże autostrad, na których nie byłyby pobierane opłaty.

Po dyskusji, oczywiście, bardzo głębokiej i przy jednoznacznym stanowisku rządu w tej sprawie, podkomisja podjęła decyzję taką, jak przedstawiłem. Mianowicie wnosi o odrzucenie w całości tego projektu ustawy zawartego w druku nr 250. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Proszę państwa, jak państwo pamiętacie, dyskusja na ten temat – które obwodnice, za ile – toczyła się dość długo i wydaję się, że wybraliśmy najbardziej optymalne wyjście, przede wszystkim mające element przyzwolenia społecznego czy zgody społecznej. Wybraliśmy takie wyjście, żeby ceną 10 groszy za kilometr pogodzić wszystkich – takie wyjście zaproponowaliśmy i to ma miejsce. Natomiast, chcąc się zorientować, jak to wygląda w wypadku odcinków niepłatnych w istniejącym systemie, zaproponowaliśmy obwodnicę Gliwic i zobaczymy, jak to się będzie po czasie układało, przede wszystkim, jak będą się rozpływały ruchy tranzytowe i ruchy lokalne. To jest takie pole doświadczalne do obserwowania, jak by to mogło wyglądać w przyszłości. Natomiast, odpowiadając wprost na pytanie – na pakiet zgłoszony w propozycji poselskiej nasze 10 groszy, odnosimy wrażenie, załatwia sprawę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, rozumiem, że nie ma zgłoszeń, nie ma uwag. Została przedstawiona konkluzja przewodniczącego podkomisji z wnioskiem o odrzucenie projektu. Czy jest sprzeciw ze strony pań i panów posłów? Rozumiem, że nie ma sprzeciwu.

Komisja akceptuje wniosek o odrzucenie projektu w całości.

Dziękuję bardzo. Musimy wybrać sprawozdawcę. Proponuję, aby w dalszym ciągu sprawozdawcą pozostał pan poseł Żmijan. Również nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Opinia MSZ – nie trzeba opinii, tak? Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie punktu pierwszego, czyli sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej.

Przechodzimy do pierwszego czytania rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych. Proszę bardzo, panie ministrze. Pan minister Jankowski, tak? Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Projekt, który mamy przyjemność rozpatrywać jest projektem ustawy, który ma wprowadzić do polskiego prawa przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu. Także nowelizacja ustawy o drogach publicznych ma charakter implementacyjny i poza zapewnieniem zgodności naszych przepisów z prawem Unii Europejskiej nie wprowadza innych rozwiązań.

Problem tzw. inteligentnych systemów transportowych (ITS) i ich interoperacyjności jest problemem, który nabiera coraz większego znaczenia. Szczególnie w krajach, które mają rozbudowaną infrastrukturę tzw. twardą, czyli dysponują rozbudowaną siecią połączeń kolejowych, połączeń drogowych i połączeń rzecznych, rola właściwych systemów kierowania ruchem tak, aby efektywnie wykorzystać istniejącą sieć połączeń, nabiera coraz większego znaczenia. Oczywiście, wiąże się to też z ogromnym postępem w dziedzinie instrumentów informatycznych, które zapewniają coraz więcej narzędzi pozwalających na efektywne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej.

Ponieważ postęp jest bardzo szybki, wciąż pojawiają się nowe rozwiązania i istnieje na tym rynku bardzo duża konkurencja, Komisja Europejska już od dłuższego czasu zwracała uwagę na konieczność zapewnienia możliwości współpracy poszczególnych instalowanych systemów ze sobą nawzajem. Tak, aby się nie okazało, że ten spontanicz-

nie tworzony – początkowo wyspowo, później łączący się ze sobą – system kierowania ruchem nie jest w stanie razem współpracować, ponieważ przyjęte zostały normy, które spowodują, iż na styku poszczególnych systemów, będących przecież wytworem różnego rodzaju przedsiębiorstw, nie będzie można wspólnie pracować.

Dlatego dyrektywa w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych ma nie tyle nałożyć obowiązek stosowania określonych systemów sterowania ruchem, ile zapewnić, aby te systemy – jeszcze raz powiem, pochodzące od różnych producentów, powstające na naszych oczach i rozwijające się w oparciu o wciąż nowe rozwiązania – były tak konstruowane by, kiedy przyjdzie chwila zetknięcia się razem obszarów stosowania poszczególnych systemów, mogły one razem współpracować. Większość przepisów tej dyrektywy nie jest skierowana do państw członkowskich, stąd ta nowelizacja, o której rozmawiamy jest obszarowo stosunkowo skromna, bo większość przepisów tej dyrektywy jest skierowana do KE. To Komisja otrzymała zadanie opracowania specyfikacji dla wdrażanych rozwiązań i właśnie ta specyfikacja ma zapewnić interoperacyjność. Jednocześnie państwa członkowskie mają obowiązek zapewnienia, aby wydane w przyszłości specyfikacje były stosowane, a wdrażane projekty spełniały te zasady, które dyrektywa wymienia.

Mieliśmy z tym pewien problem, ponieważ, jak państwo zauważyli, dyrektywa zwracając się do KE nakazuje Komisji opracowywanie specyfikacji. Jednocześnie państwa członkowskie mają obowiązek stworzyć warunki, aby te specyfikacje, które pojawiły się wcześniej, były możliwe do stosowania, kiedy państwa członkowskie chciałyby określone rozwiązania wprowadzać u siebie, bo – podkreślam – obowiązku wprowadzania tych rozwiązań nie ma. Stąd mieliśmy pewien problem, dość gorąco i długo dyskutowany w kręgu naszego resortu, Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Rządowego Centrum Legislacyjnego, jak, z jednej strony, wprowadzić do naszego systemu prawnego pewne reguły, które zapewnią później spójność stosowanych u nas inteligentnych systemów transportowych ze specyfikacjami przygotowanymi przez Komisję w sytuacji, kiedy specyfikacji jeszcze nie ma i one w większości dopiero będą postawały na bieżąco.

Zdecydowaliśmy się na takie rozwiązanie, jakie państwu przedstawiliśmy. Zostało ono po różnego rodzaju rozważaniach i dyskusjach przyjęte jako stosunkowo najprostsze, dające Polsce największą swobodę manewru, a jednocześnie będące zgodne z obowiązkami nakładanymi przez dyrektywę na państwa członkowskie. Wybierając ustawę o drogach publicznych jako akt implementujący przepisy dyrektywy, kierowaliśmy się tym, iż zakres implementacji jest stosunkowo niewielki i stanowi jedynie zbiór zasad, ponieważ pozostałe przepisy są kierowane do KE. Dlatego nie chcieliśmy tworzyć odrębnej regulacji. A z kolei sama ustawa o drogach publicznych jest najogólniejszym aktem prawnym odnoszącym się do obowiązków zarządców dróg, w związku z czym wydawała nam się właściwa. Projekt nie zawiera przepisów wykonawczych ze względu na fakt, o którym wspomniałem, że te specyfikacje, które KE ma wypracować zgodnie z zaleceniami dyrektywy, nie zostały jeszcze przygotowane, więc musimy oczekiwać aż te specyfikacje powstaną.

W największym skrócie taka jest idea tej nowelizacji. Jeszcze raz podkreślę, że ma ona na celu implementację prawa unijnego tak, żeby nie można było nam zarzucić braku wprowadzenia postanowień dyrektywy do naszego porządku prawnego. Jednocześnie staraliśmy się zrobić to w sposób minimalistyczny, to znaczy wprowadzić do naszego systemu tylko to, co w chwili obecnej musi się w nim znaleźć, a jednocześnie tak, żeby niczego nie przesądzać na przyszłość, aby otworzyć Polsce stosunkowo szerokie możliwości stosowania różnych systemów. Oczywiście, przy regulacji dalej idącej byłoby niebezpieczeństwo, że ona przesądza kierunek rozwoju, a chcieliśmy tego uniknąć. Tak że, z jednej strony, chcieliśmy zapewnić zgodność naszego systemu prawnego z prawem unijnym, a z drugiej strony, zrobić to w sposób taki, który by maksymalnie szeroko otwierał możliwości stosowania różnych systemów przez Polskę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do debaty w sprawie ogólnych zasad projektu. Proszę bardzo, kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Tak jak pan minister powiedział,

jest to implementacja dyrektywy dotyczącej inteligentnych systemów transportowych, myślę, że dla wszystkich to jest ogólnie jasne.

Ja bym poprosił w takim razie, skoro nie ma zgłoszeń ze strony pań i panów posłów, pana mecenasa o ewentualne uwagi do tekstu przedłożenia rządowego. Mam nadzieję, że w imieniu wszystkich pań i panów posłów chciałbym również zgłosić wniosek o zakończenie pierwszego czytania i przejście do szczegółowej analizy projektu. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, jeśli pan będzie procedował po kolei, to będziemy po prostu podnosić rękę i w odpowiednim momencie sygnalizować nasze wątpliwości, ewentualnie zastrzeżenia i kierować pytania do strony rządowej. Jeśli już nadszedł czas zakończenia pierwszego czytania…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu dotyczącego wniosku, który złożyłem. Proszę bardzo, pan poseł.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja mam jedno pytanie do ministerstwa transportu na kanwie tego projektu wykonującego prawo UE. Jaka jest aktualnie liczba dyrektyw europejskich, gdzie prawo europejskie miało zostać wdrożone przez różne resorty – ale tutaj mówię szczególnie o ministerstwie transportu – i dla ilu tych dyrektyw dotyczących transportu aktualnie, panie ministrze, termin transpozycji minął? Jak to wygląda? Niedawno była taka informacja, iż rząd zalega chyba z 42 projektami, czy 45, już nie chcę się pomylić. Ministerstwo transportu było tam niestety liderem w tej klasyfikacji resortów. Co tutaj państwo ewentualnie możecie powiedzieć Komisji Infrastruktury, również w aspekcie pracy na drugie półrocze, przy okazji omawiania tego projektu, który myślę, że akurat nie wzbudza tutaj jakichkolwiek większych uwag, więc co możecie państwo w tej sprawie powiedzieć, jeśli chodzi o nadrabianie zaległości? Ogólnie i krótko, tak, żebyśmy oczywiście nie zajmowali się innymi tematami, ale żeby pan minister parę zdań powiedział Komisji na ten temat.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, w takim razie czy są inne pytania? Nie ma. Rozumiem, że zamykamy dyskusję i poprosimy pana ministra o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Rzeczywiście, istnieje kilka dyrektyw, które powinny zostać wdrożone, a wdrożone nie zostały. W jednym przypadku termin upłynął chyba przedwczoraj albo wczoraj, tak że sprawa jest stosunkowo świeża. Poza tym ostatnim przypadkiem oraz przypadkiem projektu ustawy o interoperacyjności kolei, który będzie skierowany do Wysokiej Izby pod koniec wakacji czy zaraz po wakacjach, to pozostałe przypadki odnoszą się do projektów, które już są w parlamencie – mówimy o tych dwóch ustawach morskich oraz o tzw. ustawie homologacyjne, nad którą państwo pracują. Natomiast poza tymi dwoma projektami, jak mówię, które jeszcze czekają na przyjęcie przez Radę Ministrów i tymi, które są w Sejmie, to mamy do czynienia jeszcze z dwiema dyrektywami, gdzie do wdrożenia konieczne jest wydanie rozporządzeń, tylko że są to rozporządzenia w porozumieniu. Minister transportu już podpisał i teraz one leżą u ministra spraw wewnętrznych, więc to jest kwestia dni. Tak że sądzę, że gdyby wszystkie te projekty, które są w parlamencie, były uchwalone, to kiedy byśmy się spotkali po wakacjach, to będzie można mówić o dwóch dyrektywach, które pozostaną. To jest ta związana z interoperacyjnością kolei oraz druga… A, opłaty lotniskowe będą skierowane do parlamentu już niedługo. To przepraszam bardzo, myślałem jeszcze o charakterystyce energetycznej budynków, bo ta dyrektywa chyba przedwczoraj powinna być wdrożona, ale ten projekt jeszcze nie jest skierowany do parlamentu. Tak że tak to wygląda.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych. W trakcie pierwszego czytania zgłoszony został wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu. Nie ma sprzeciwu.

Przechodzimy do szczegółowej analizy projektu. Stwierdzam również, że nie został zgłoszony w trakcie pierwszego czytania wniosek o wysłuchanie publiczne projektu. Chyba wszystkich formalności już dopełniłem.

Teraz już przechodzimy do szczegółowej analizy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie ma uwag. Dziękuję.

Tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1 i zmiana nr 1. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, tutaj chodzi o nowo dodawaną definicję „inteligentne systemy transportowe (ITS)" i pierwsze pytanie do strony rządowej odnośnie do definicji „użytkowników", ponieważ posługujemy się tutaj sformułowaniem „pojazdy i użytkowników". Czy mamy tutaj na myśli „użytkowników dróg", czy też jest to „użytkownik ITS" – chodzi o definicję zawartą w pkt 37? Brak po prostu doprecyzowania, prosiłbym o wskazanie właściwego dopełnienia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Chce pani odpowiedzieć?

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:

Rychta Bogusława, ministerstwo transportu. My przenosiliśmy te definicje bezpośrednio z dyrektywy, w związku z czym one rzeczywiście mogą się okazać nie do końca czytelne. Natomiast, ponieważ przenosimy to do ustawy o drogach publicznych, więc staraliśmy się, żeby przynajmniej według nas ta definicja była w miarę jak najbardziej obszerna i dotyczyła wszystkich możliwych elementów i wszystkich użytkowników. Także tutaj podawane są przykłady, natomiast nie jest to lista zamknięta.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, wiadomo, że dyrektywy wdrażamy w duchu, a nie literalnie przepis w przepis. Natomiast nadal nie odpowiedziała pani na pytanie, o jakich użytkowników chodzi – czy dróg, czy chodzi tu o użytkowników ITS? Jeśli mogę, to pani prosiła, żeby przez tych użytkowników rozumieć również użytkowników dróg i użytkowników ITS, tak? Czyli każdego? Chyba nie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, dróg. Tu jest mowa o infrastrukturze…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale pozwólmy stronie rządowej odpowiedzieć, dobrze?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:

Ten „użytkownik ITS" musi się odnosić bezpośrednio do osoby, która korzysta z aplikacji bądź usługi ITS. Ona może korzystać w zakresie konkretnej operacyjności danego systemu, czyli np. elektronicznie zakupując bilet czy korzystając z informacji o podróży. Natomiast patrzymy na to dosyć szeroko, pod kątem właśnie aplikacji lub usług, czyli z jakiego rodzaju usługi korzysta. Natomiast nie odnosimy tego bezpośrednio do infrastruktury.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Teraz, jeśli można bezpośrednio i wprost odpowiedzieć na pytanie pana mecenasa, to chodzi o użytkowników systemów wykorzystujących technologie informacyjne i komunikacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Czyli ITS? Czyli, jeśli można, należałoby doprecyzować i wskazać, że chodzi o „pojazdy i użytkowników ITS", tak?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Można, chociaż nie wiem – to znaczy, oczywiście, w sensie merytorycznym można. Natomiast czy w sensie redakcyjnym? Bo piszemy: „inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników", w związku z czym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze, panie mecenasie?

Legislator Wojciech Paluch:

Nie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Ja myślę, że taka precyzja byłaby chyba nadmierna.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, my zwracamy tutaj uwagę na pewien problem czy raczej na wątpliwość, jaka nam się nasunęła w trakcie lektury projektu. Strona rządowa ma prawo się ustosunkować do naszych wątpliwości. Jeśli uważa, że definicja jest na tyle pełna i zrozumiała, że nie będzie rodziła wątpliwości w trakcie jej stosowania, to poza naszymi wątpliwościami i niemożnością doprecyzowania sformułowania „użytkowników" nie pozostaje nam nic innego, jak tylko przyjąć wytłumaczenie, które strona rządowa przedstawiła.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego MTBiGM Marcin Grabek:

Marcin Grabek z ministerstwa transportu. Ja może jeszcze dodam tutaj, że intencją tej definicji jest wprowadzenie pewnego słowniczka pojęć do zasad, które są bardzo ogólne i które mogą w przyszłości objąć różnego rodzaju aplikacje i usługi ITS. Pamiętajmy też, że KE przygotuje w różnych obszarach te specyfikacje. Obecnie trwają już tutaj prace nad pierwszą specyfikacją dotyczącą systemu eCALL, czyli takiego systemu informującego o wypadkach na drogach. Będzie można pewnie łatwiej w ramach tych specyfikacji zidentyfikować tych użytkowników, czyli – powiedzmy – kierowców czy pasażerów. Natomiast raczej byśmy obawiali się tutaj ograniczać czy precyzować pojęcie „użytkowników", bo ono może być bardzo szerokie – nie tylko obejmować pasażerów, ale również różne służby meteorologiczne, policję, służby ratownicze. Wydaję nam się, biorąc pod uwagę ten ramowy charakter i że ten słowniczek pojęć jest na potrzeby tych zasad, że lepiej byłoby zostawić to jak najogólniej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Chciałem tylko zwrócić państwu uwagę, że mamy zdefiniowanego „użytkownika ITS" i tutaj mamy dosyć szeroki katalog tych podmiotów. Również tych, o których wspomniał pan dyrektor – użytkowników i zarządców dróg, również uczestników ruchu drogowego, podróżnych, również tych osób, które będą użytkowały aplikacje i usługi ITS. Dlatego to pytanie było na tyle celowe – czy chodzi po prostu o tego „użytkownika ITS", bo

w pkt 37 mamy chyba katalog dosyć pojemny i wyczerpujący odnośnie do zdefiniowania każdego podmiotu, którym będzie użytkownik ITS.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Ja chciałem przeprosić, bo tak jak zastanawiam się nad brzmieniem tego przepisu i słucham tej dyskusji to myślę, że jednak w tym wypadku to nie dotyczy użytkownika ITS tylko użytkownika całego systemu transportu drogowego w tym kontekście. Mówię o tym pkt 33. Ponieważ, tak jak powiedział tu pan dyrektor, mówimy o pewnym szerokim rozumieniu inteligentnych systemów transportowych jako systemów wykorzystujących technologię informacyjną w całym obszarze transportu drogowego. W tym dotyczy to zarówno infrastruktury, czyli wykorzystania w infrastrukturze transportu, wykorzystania w pojazdach, bo przecież systemy sterowaniem ruchu są instalowane w pojazdach, jak chociażby ten system eCALL o którym mówił pan dyrektor, oraz stosują systemy kierowania ruchem także użytkownicy ruchu. Przecież posługujemy się systemami prowadzenia.

Także w tym wypadku chodzi po prostu o wskazanie. Tam dalej jeszcze jest, że chodzi również o zarządzanie mobilnością, interfejsy, czyli to jest bardzo szerokie rozumienie i tutaj pojęcie użytkownika wiąże się z użytkownikiem tego systemu transportu, tak można powiedzieć. Ja bym to zostawił, bo wydaję mi się, że dodawanie jeszcze kolejnych słów – o jakich tu użytkowników chodzi – spowoduje pewne zaciemnienie obrazu.

Natomiast zgadzam się z panem mecenasem, że ponieważ używamy użytkownika w tym kontekście, a potem piszemy już o użytkowniku ITS, gdzie jest to pod innym kątem widziane, to można zastanawiać się, czy słowo „użytkownik" w tym pierwszym kontekście jest właściwe. Nam się wydaje, że to jest czytelne, a tam z kolei przy definicji jest wyraźne określenie „użytkownik ITS". Tak, że ja bym pozostawił, jeżeli można prosić Komisję, w takim brzmieniu, które jest w przedłożeniu rządowym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy w zmianie nr 1 są jakieś inne uwagi?

Legislator Mariusz Przerwa:

W pkt 34.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli rozumiem, że w zmianie nr 1 jeszcze są uwagi? Proszę bardzo, to proszę przedstawić.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie do rządu odnośnie do zmiany w pkt 34 – definicji „interoperacyjności". Tu mamy zdefiniowane w ten sposób: „zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy". Wydaję mi się, że interoperacyjność to jest po prostu zdolność systemu do wymiany danych. Jest to czynność techniczna. Powstaje pytanie, po co jest ten dopisek „oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych"? Czy to jest w ogóle konieczne, czy to czasem nie prowadzi do ograniczenia? Wydaje nam się, że jest to niepotrzebne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:

Tutaj oczywiście, tak samo jak w poprzednim przypadku, przenieśliśmy tę definicję bezpośrednio z dyrektywy i sami mieliśmy pewnego rodzaju wątpliwości. Natomiast staraliśmy się być dosłownym, żeby nie zagubić pewnych elementów. Rzeczywiście, mogłoby się wydawać, że to sformułowanie „procesów gospodarczych" jakby jest troszeczkę szerszym pojęciem, tak naprawdę, wykraczającym poza systemy. Można tutaj też domniemywać, że ta interoperacyjność dotyczy również samych systemów gospodarczych jako takich. W związku z czym przyznam się, że sama mam tutaj wątpliwości, czy to nie jest

zbyt szerokie sformułowanie. Jeśli można by z legislacyjnego punktu widzenia uznać, że „zdolność systemów" jest pojęciem szerszym niż „procesów gospodarczych" i że to się mieści jedno w drugim, to tutaj zostawiłabym to pod rozwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja myślę, że często przepisy, które my przenosimy z dyrektyw, są takim szczególnym tworem językowym i wydaję mi się, że tu lekko chyba przesadzamy, powiem szczerze. Ta propozycja pana mecenasa jest po prostu taka nasza – jasna, normalna i czytelna. Nie ukrywam, że ja bym się skłaniał bardziej do takiego brzmienia. Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dlaczego ta poprawka została zgłoszona? Ja rozumiem interoperacyjność po prostu jako czysto techniczną współpracę między różnymi urządzeniami technicznymi, możliwość wymiany informacji. W związku z tym, pojęciem szerszym jest pojęcie „zdolność systemu do wymiany danych, informacji i wiedzy", bo wprowadzenie „oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych", moim zdaniem, ograniczy tę interoperacyjność, a niewykluczone, że te systemy będą służyć nie tylko w przypadku procesów gospodarczych. Jest pytanie, do czego te systemy mają służyć? Czy są tylko i wyłącznie gospodarcze, czy też turystyka, czy osoba prywatna będzie mogła z nich korzystać? Moim zdaniem, jest to ograniczenie. Jest to po prostu, według mnie, czysto techniczna kwestia współpracy między urządzeniami technicznymi, tak że nie wiem, po co jest ten dopisek „oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych".

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Jeżeli można.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Oczywiście, mówimy o definicji „interoperacyjności", czyli zdolności do wymiany danych itd. Teraz pytanie jest, co ma być zdolne do wymiany danych? Oczywiście, jeżeli ograniczymy się tylko do systemu, to sprowadzamy to do pewnej konstrukcji technologicznej, że to ma być zdolne. Natomiast, jeżeli piszemy „oraz będących ich podstawą procesów", to chodzi też o pewne procedury, które istnieją w danej branży, w danej dziedzinie gospodarki, które to procedury powinny być tak skonstruowane, żeby umożliwić ewentualnie wymianę tych danych.

Pytanie jest, czy ograniczenie się do systemów, czyli do tego technologicznego ujęcia, przy pominięciu pewnych procedur wprowadzonych do życia, w tym wypadku w zakresie transportu, w pełni wyczerpuje cele dyrektywy? Bo celem dyrektywy jest, jeżeli mówimy, że ma być zapewniona interoperacyjność, bo tu mówimy o jej definicji, to oznacza, że ta zdolność do wymiany danych i informacji powinna być maksymalnie pełna. Bo to, czy ona ma być stosowana, czy ma być ograniczona i komu ma przysługiwać, to jest rzecz wtórna. Teraz tylko mówimy o definicji, czyli jeżeli mamy przepis, że ma być zapewniona interoperacyjność, to ma być ona rozumiana bardzo szeroko.

Zastanawiam się tylko, czy słowo „gospodarczych" nie jest tutaj nadmierne. Ono oczywiście jest pewnym ograniczeniem, bo chodzi o to, że te systemy są opracowywane na podstawie procesów związanych z gospodarką, z transportem, a nie w ogóle z życiem społecznym.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

A może „społecznych"?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Właśnie nie, dlatego jest to słowo „gospodarczych". Mnie jakoś nie razi takie brzmienie tego przepisu, ale oczywiście cały czas mówimy o przepisach, które mają zapewnić pewną możliwość, bo, tak naprawdę, istota ich będzie wynikała, już ta rzeczywista treść, z tych późniejszych specyfikacji, więc mówimy tylko o pewnych ramach. Ja tu nie widzę w każdym razie, tak jak pan mecenas mówił, jakiegoś zawężenia. Wydaje mi się, że to raczej jest takie w miarę pełne ujęcie samego procesu, który ma być tak skonstruowany,

zarówno jeżeli chodzi o procedury postępowania, jak i o systemy technologiczne, aby ta wymiana danych i informacji była możliwa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu w MTBiGM Marcin Grabek:

Ja jeszcze może dodam, że celem dyrektywy, zgodnie z jej artykułami, jest także zapewnienie interoperacyjności w kontekście transeuropejskim, czyli między państwami członkowskimi. Sam tytuł dyrektywy też wymienia interoperacyjność. Jeżeli my ograniczymy tę definicję, to mogą się pojawić w przyszłości być może jakieś interpretacje, że część tych właśnie procesów gospodarczych jest nieobjęta regulacją krajową, czyli że nie w pełni wdrażamy dyrektywę. Wydaję mi się, że bezpieczniej byłoby zostawić to szersze pojęcie z pozostawieniem tych „procesów gospodarczych".

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Tym bardziej, że właściwie jedyną i główną naszą motywacją przy zgłaszaniu tego projektu jest zapewnienie implementacji tejże dyrektywy, więc takie obcinanie zawsze jest niebezpieczne. Z drugiej strony, ja nie bardzo widzę tutaj zagrożenie wynikające z zachowania takiego brzmienia. Czasami rzeczywiście można powiedzieć, że z określonym brzmieniem przepisów mogą się wiązać jakieś negatywne konsekwencje czy jakieś ryzyko, którego powinniśmy uniknąć. Tutaj trudno mówić o takowych.

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:

Czy ja mogłabym jeszcze dodać, że specyfikacje będą przyjmowane jako akty delegowane i jest duże prawdopodobieństwo, że one będą obowiązywały wprost. Być może, że będą dotyczyły właśnie jakiegoś takiego elementu, który nie będzie się wtedy mieścił w tej definicji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Generalnie, zawsze mamy taki problem. To nie jest pierwszy przypadek w naszej Komisji, że jeżeli staramy się przenosić dyrektywy i usadawiać w polskim ustawodawstwie, to mamy z tym pewien problem, bo oczywiście cały czas jest uzasadnienie, że najlepiej zrobić to jak najszerzej, żeby później przy następnych aktach prawnych, które będą przyjmowane w KE i delegowane do nas, nie mieć z tym problemu. To jest taka nowomowa, która przez część z nas pewnie nie do końca jest zrozumiała.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Aczkolwiek, z drugiej strony, panie przewodniczący, jak powiedziałem, staraliśmy się wdrażając tę dyrektywę zachować się w sposób minimalistyczny. To znaczy, jeżeli czegoś, naszym zdaniem, nie musieliśmy wprowadzić albo wiązało się z jakimś ryzykiem zaciągnięcia pewnych zobowiązań czy przesądzenia czegoś, to tak to projektowaliśmy, żeby tego nie robić. Dlatego mówię, że w brzmieniu tego przepisu nie widzę niebezpieczeństwa. Natomiast, oczywiście, problem języka aktów prawnych – słusznie pan przewodniczący zwrócił na to uwagę – jest trochę też problemem różnego rodzaju tradycji i kultury prawnej, bo w różnych krajach to inaczej wygląda, a ta tradycja aktów unijnych jest taką, którą czasami trudno pogodzić z naszym językiem prawniczym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Tyle, tak? Rozumiem, że nie ma zgłoszeń. Proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo krótko, nie jestem prawnikiem, ale, w moim przekonaniu, rzeczywiście trzeba by było coś zrobić z tym. Odwołanie się tylko do procesów gospodarczych nie załatwia całej sprawy, dlatego, że ta interoperacyjność to zdolność systemów, ale nie tylko w procesach gospodarczych, ale i społecznych. Proszę zauważyć, całe ratownictwo medyczne nie ma nic wspólnego z gospodarką, ale ma z procesami społecznymi – ratujemy ludzi. W związku z tym pewnie trzeba by napisać „zdolność systemów do wymiany informacji i wiedzy w procesach gospodarczych i społecznych", i to załatwia sprawę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
No to mamy problem. Panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:
Albo może znieść „gospodarczych" i wtedy będzie „będących ich podstawą procesów". Może tak byłoby zręczniej. Czyli „interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów do wymiany danych, informacji i wiedzy" i wtedy rozwiązujemy problem wskazany przez pana przewodniczącego i myślę, że lepiej też brzmi to dla pana mecenasa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Chyba nie do końca, ale proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:
Momencik.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bez „gospodarczych".

Legislator Mariusz Przerwa:
Powstaje pytanie, jakich procesów wtedy?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:
Będących podstawą systemów…

Legislator Wojciech Paluch:
Mogę?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:
Może strona rządowa zastanowiłaby się co do kwestii zasadności umieszczenia tutaj sformułowania „procesów gospodarczych" i ewentualnie w dalszej części procedowania jeśli byłaby jakaś propozycja, to oczywiście byśmy ewentualnie do tego wrócili. Natomiast teraz może…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Propozycja została z ulgą przyjęta. Proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:
Jeśli chodzi o następne definicje, to do pkt 36 – „usługa ITS" mamy dwa zastrzeżenia. Jedno dosyć chyba łatwe, ponieważ posługujemy się tam w przedostatnim wersie sformułowaniem „ułatwienia". Wydaje mi się, że powinno być „ułatwiania", bo i później mamy „lub wspierania". Nie może to być czynność jednorazowa, ale musi to być czynność ciągła.

Poza tym, znowu państwo tutaj używają w sformułowaniu słowa „użytkowników" już w innym kontekście merytorycznym – „w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników". Mam na myśli jednak, że tu nie chodzi już o wszystkich użytkowników, tylko wyłącznie o użytkowników usługi ITS, ponieważ później, w art. 43a ust. 2 pkt 1, mówią państwo o „poziomie bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS". W związku z tym wydaje mi się, że tutaj należałoby jednak zastanowić się, czy nie uzupełnić sformułowania „bezpieczeństwo użytkowników" o zwrot „ITS", bo tutaj dotyczy to tylko i wyłącznie usługi ITS, a nie wszystkich użytkowników, którzy byli w „inteligentnych systemach transportowych".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę. Rozumiem, że jeżeli chodzi o „ułatwiania" to jest zgoda, tak?

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:
Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze, to teraz ten drugi wątek.

Naczelnik wydziału w MTBiGM Bogusława Rychta:

Jak rozumiem, chodzi o „w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników ITS”?

Legislator Wojciech Paluch:

A może nawet i skorzystać z tego sformułowania, które państwo zawarli dalej w dodawanym art. 43a – „w celu zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS”.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Ja nie wiem, czy „użytkowników ITS”, czy raczej użytkowników tego systemu transportowego.

Legislator Wojciech Paluch:

Później państwo zawężają to do użytkowników ITS…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Nie, wprowadzamy oddzielną definicję „użytkownika ITS”, ale wcześniej, tak jak i w pkt 33, tak i w pkt 36, mówimy o użytkowniku systemu transportowego.

Legislator Wojciech Paluch:

My zgłaszamy tutaj naszą wątpliwość, państwo decydują czy nie należy…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników transportu, systemu transportowego. Proszę zwrócić uwagę, że także w pkt 37, kiedy mówimy o użytkownikach w definicji „użytkownika ITS”, to tam wymieniamy przykładowo, jakie to są grupy i m.in. znowu mówimy – „użytkowników i zarządców dróg”. W tym wypadku to jest użytkownik drogi, prawda?

Legislator Wojciech Paluch:

Panie ministrze, ale pan dookreśla, że chodzi o użytkowników i zarządców dróg, a nie wszystkich użytkowników.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Nawet logicznie, „usługa ITS” – mówię o pkt 36 – to jest „dostarczanie aplikacji ITS w określonych organizacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników” – czego? Systemu transportowego. Mamy użytkowników systemu transportowego – ludzi czy podmioty, które korzystają z tego systemu i w celu zwiększenia ich bezpieczeństwa itd. itd. Tam wcześniej jest pierwsza część definicji, ta bezsporna. Tak że myślę, że tu nie chodzi o użytkownika ITS, bo nim staje się dopiero użytkownik, który otrzymuje czy używa tej aplikacji, ale najpierw on jest użytkownikiem systemu transportowego i w takim sensie należy rozumieć słowo „użytkownik” w pkt 33, w pkt 36 i w pkt 37 itd. – czyli użytkownik drogi w tym wypadku albo usługi transportowej.

Legislator Wojciech Paluch:

Mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, ale akurat pojęcia „użytkownik infrastruktury drogowej” nie mamy zdefiniowanego na potrzeby ustawy o drogach publicznych, więc znowu posługujemy się pojęciem nieostrym. Ono może stwarzać wątpliwości interpretacyjne co do tego, kogo mamy na myśli, ponieważ państwo nie definiują akurat na potrzeby tego aktu, przy wdrożeniu tej przedmiotowej dyrektywy „użytkownika”, tylko pan minister tutaj nas informuje, kogo rozumie przez „użytkownika”. My tego nie mamy akurat zdefiniowanego w dodawanych nowych definicjach, jak również w obecnie obowiązującej ustawie o drogach publicznych. Dlatego nasze pytania są jak najbardziej celowe i zmierzają do doprecyzowania. Jeśli pan minister uważa, że niecelowym jest doprecyzowanie, ponieważ rozumie się przez to każdego użytkownika, to jedynie zwracamy uwagę, że taki brak doprecyzowania może stwarzać problemy interpretacyjne. My tylko tutaj sugeru-

jemy taką konieczność. Jeśli państwo stoją na stanowisku, że nie potrzeba, to przyjmujemy oczywiście te wyjaśnienia.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

To znaczy, jeszcze raz powiem: ja uważam, że tutaj – pomijając pojęcie „użytkownika ITS", bo to definiujemy – to słowo „użytkownik" jest używane w znaczeniu potocznym, tak jak normalnie występuje ono w języku i oczywiście zależy też od kontekstu, bo np. mamy użytkownika aplikacji, mamy użytkownika i zarządcę drogi, mamy użytkownika obszaru transportu drogowego w pkt 33. W każdym z tych przypadków nie możemy przecież każdego słowa zdefiniować, bo równie dobrze musielibyśmy zdefiniować obok „użytkownika" też „infrastrukturę", „pojazd", „zarządzanie" itd. Moim zdaniem, to pojęcie „użytkownik" jest tutaj używane w normalnym znaczeniu, zgodnie z brzmieniem i kontekstem językowym. Poza zdefiniowanym pojęciem „użytkownik ITS", bo to już jest odrębny przypadek.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze poproszę pana. Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu w MTBiGM Marcin Grabek:

Ja jeszcze może zwrócę tutaj uwagę na kontekst całej tej regulacji czy nowelizacji. Tutaj używamy pojęcia „użytkownika" nie w celu, żeby określać jakieś konkretne obowiązki, bo ich nie określamy, które będą nakładane na użytkowników, tylko żeby wskazać pewną grupę, która będzie adresatem pewnych dóbr, czyli tych aplikacji i w ogóle inteligentnych systemów transportowych, z których będą korzystali, a które mogą naprawdę w różnym zakresie się dalej rozwijać, bo te technologie dosyć błyskawicznie się rozwijają. Nie widzę tu zagrożenia, aby były w jakiś sposób określone obowiązki nakładane na użytkowników, a wtedy być może rzeczywiście powinni byśmy dość szczegółowo definiować to pojęcie „użytkownika".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze pan przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wydaje się, że trzeba to rzeczywiście doprecyzować. W moim przekonaniu, takie brzmienie, jakie zacytuję, pewnie załatwiałoby wszystko, co nie znaczy, że byłoby poprawne legislacyjnie: „Usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa rzeczy i osób, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych". Ci użytkownicy to właśnie są rzeczy i osoby i to jest kompatybilne z dalszym brzmieniem: „efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania i wspierania operacji transportowych i przewozowych". Na pewno o to chodzi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Jeśli można, to poza osobami fizycznymi to raczej chodzi o podmioty gospodarcze, przedsiębiorstwa – w tym sensie innych użytkowników, więc może zamiast „użytkowników"…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale to jest usługa.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Tak, w celu bezpieczeństwa…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, pan mecenas prosił wcześniej o głos. Tak że proszę bardzo, panie mecenasie. Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, my jednak będziemy się upierać, że jest problem od momentu, kiedy w pkt 33 nie dookreśliliśmy, o jakiego użytkownika chodzi i w pkt 36 również pojawia się ten problem. Uważam, że jednak nie powinno być to pozostawione w przepisach ran-

gi ustawowej, tym bardziej w ustawie w o drogach publicznych, gdzie tak wiele mamy podmiotów, tak wiele pojęć mamy zdefiniowanych na użytek tej ustawy, np. uczestnika ruchu drogowego, pieszego. Rzeczywiście, dosyć precyzyjnie mamy określone w każdym sformułowaniu, w każdej definicji, co pod tym pojęciem się kryje. Dlatego to stwarza dla nas pewne wątpliwości i tak na dobrą sprawę nadal podtrzymujemy to, iż w takim kształcie pozostawienie dodawanych definicji, jeśli chodzi o pkt 33 i 36, może stwarzać wątpliwości interpretacyjne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja mam propozycję dla wszystkich państwa, bo, według mnie, powołanie podkomisji nadzwyczajnej do tego, żeby doprecyzować w czasie jej pracy ten projekt nie ma sensu, ponieważ my tu mamy różnicę polegającą na interpretacji tego, jaki zasięg powinna mieć ta dyrektywa, którą implementujemy do polskiego prawodawstwa. Stąd mam wniosek i tu zapytam pań i panów posłów. Jutro mamy posiedzenie o godz. 15.00. Ja myślę, że dobrze by było, gdyby państwo spotkali się z naszymi legislatorami i przedyskutowali sobie te sformułowania – ten akt prawny nie jest naprawdę duży. Żebyśmy już może bez tych, że tak powiem, sporów pomiędzy państwem, które dla nas nie do końca są jasne, spokojnie kontynuowali pracę nad tym projektem jutro o godz. 15.00. Myślę, że w tej formule ja mam osobiście niedosyt, bo nie bardzo wiem – powiem szczerze – jak się nawet odnieść do tych uwag. Natomiast, nie wiem, może państwo uważają, że jednak trzeba powołać podkomisję, bo, moim zdaniem, nie ma takiej potrzeby.

Głos z sali:

Nie ma, dogadają się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

I jutro o godz. 15.00 byśmy kontynuowali, bo przyjmowanie tego projektu, jeżeli zrobimy to tak na siłę, nie do końca rozumiejąc uwagi, które tu panowie mecenasi wnoszą, jest po prostu pewnym dyskomfortem. Czy panowie znajdą czas, żeby porozmawiać ze stroną rządową?

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, w trybie roboczym spotkamy się po tym posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, a my byśmy kontynuowali prace nad tym projektem jutro o godz. 15.00. Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pańska propozycja wydaje się być zadowalającą formułą. Jeżeli zaistnieje taka potrzeba, my jesteśmy skłonni wesprzeć działania i złożyć wniosek o odrzucenie go w pierwszym czytaniu, jeżeli to mogłoby, że tak powiem, całkowicie sprawę wyjaśnić. Tak że jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale ja rozumiem, panie przewodniczący, że do godz. 15.00 jutro poczekamy. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Na tym kończymy dzisiejsze posiedzenie. Dziękuję bardzo.